

S A D R Ž A J

UVOD	4
I. SAOBRAĆAJ U BEOGRADU.....	5
1. Gradski prevoz	5
1a.) Autobusi	5
1b.) Tramvaji i trolejbusi	6
1c.) Minibusevi	6
1d.) Laki šinski sistem	6
2. Prigradski prevoz	8
2a.) Autobusi	8
2b.) Vozovi	9
3. Taksi	9
4. Međumesni prevoz	10
4a.) Autonusi	10
4b.) Vozovi	10
4c.) Avionprevoz	10
4d.) Rečni prevoz	11
5. Gradska saobraćajna mreža	11
5a.) Mostovi	11
5b.) Putevi	12
5c.) Železnica	12
II. BEOGRADSKI METRO	13
1. Začeci ideje o metrou	13
2. Studija iz 1968.	14
3. Studija iz 1976.	17
4. Izbor varijante	21
5. Karakteristike i efekti odabranog rešenja	23
6. Razvoj ideje	25
7. Tramvajem u 21. vek	26
8. Oživljena ideja o M1	29
ZAKLJUČAK	31
LITERATURA	32
UVOD	
Gradski saobraćaj Beograda sačinjavaju:	
Gradski prevoz	
Prigradski prevoz	
Taksi	
Međumesni prevoz	
Autobusi	
Vozovi	
Avionprevoz	
Rečni prevoz	
Gradska saobraćajna mreža	
SAOBRAĆAJ U BEOGRADU	
1. Gradski prevoz	
1a.) Autobusi	

Javni prevoz autobusima je organizovan preko 7 glavnih prevoznika:

1b.) Tramvaji i trolejbusi

.....**NAMERNO UKLONJEN DEO TEKSTA**.....

e.

1c.) Minibusevi

1d.) Laki šinski sistem

Šema metroa

Ulaskom u 21. vek ideja je ponovo zaživela. I pored oštre debate o tome da li je prikladnije i izvodljivije izgraditi klasični metro ili laki šinski sistem, ideja lake železnice, koju su zagovarali gradski čelnici od 2000–2008. uključujući i gradskog arhitektu, odnosno njena Studija opravdanosti naručena 2001. dobija pozitivnu ocenu. BELAM je uključen u Generalni urbanistički plan Beograda do 2021. Na izgradnji bi trebalo da rade JUGINUS (Jugoslovenski institut za urbanizam i stanovanje) i španska grupa INECO. Oštri protivnici projekta lakog šinskog sistema tvrde da je jedini kriterijum za njegov izbor ekonomski aspekt, odnosno višestruko manja cena. Oni smatraju da laki šinski sistem ne predstavlja dugoročni odgovor na saobraćajni problem prestonice te da je njegova izgradnja potpuno neopravdana.

Sa druge strane zagovornici projekta smatraju da je ekonomski elemenat presudan. Uz to, oni smatraju da i po najoptimističnijim prognozama rast Beograda u narednih 20-tak godina ne može da bude toliki da najopterećenije deonice imaju preko 13.000-14.000 putnika po času dok je sistem takav da može da opsluži 20.000 putnika po času. Mogućnost prerade u klasičan metro i integracija postojećeg tramvajskog sistema su, po njihovom mišljenju, dodatni argumenti u korist lakog šinskog sistema.

**----- OSTATAK TEKSTA NIJE PRIKAZAN. CEO RAD MOŽETE
PREUZETI NA SAJTU. -----**

www.maturskiradovi.net

MOŽETE NAS KONTAKTIRATI NA E-MAIL: maturskiradovi.net@gmail.com